

6. Повітряний кодекс України . Закон України від 19 травня 2011 р./Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №13. – Ст. 23.

7. Там само.

УДК 656.7:005.44(043.2)

Бугайко Д.,

к.е.н., доцент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ГЛОБАЛІЗАЦІЯ ТА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ: ІСТОРІЯ, СЬОГОДЕННЯ, МАЙБУТНЄ

Протягом більш ніж півстоліття розвиток міжнародного повітряного відбувається на основі чітко визначених юридичних, економічних, нормативних та організаційних принципів, викладених у Чиказькій конвенції (Конвенції про міжнародну цивільну авіацію) 1944 р. Саме в цій конвенції визначені базові принципи багатосторонніх та двосторонніх відносин країн при виконанні міжнародних авіаційних перевезень, запропоновані типові міждержавні угоди про «транзит» та Чиказького типу, які обрані за основу всіх міждержавних угод в галузі міжнародних перевезень. Роки становлення міжнародного повітряного транспорту визначені проробкою та застосуванням досконало відпрацьованих механізмів захисту власних ринків авіаційних перевезень та національних перевізників за допомогою міждержавних угод типу Бермуди 1 та Бермуди 2, в яких жорстко прописані комерційні питання, такі як свободи повітря, тарифи, смності, пункти виконання перевезень, умови призначення авіаперевізників, переважне володіння та фактичний контроль країн за ними тощо [1].

Проте, починаючи з останнього десятиріччя минулого століття, глобалізація світової економіки з одного боку та постійне зростання експлуатаційних витрат авіаперевізників з іншого, зумовило якісні зміни не тільки комерційної політики в галузі цивільної авіації, але й розвиток її міжнародної нормативно – правової бази. Серед найбільш негативних для авіаперевізників факторів можливо визначити нестримне зростання цін на авіаційне паливе, залежність від негативних наслідків загальносвітових та регіональних фінансових криз, трагічні події, пов'язані з діяльністю терористичних організацій (такі як події 11 вересня 2001 р. у США), природні катаклізми (виверження вулканів, цунамі, землетруси тощо). При цьому, якщо традиційно держави опікувались розвитком власних національних авіаперевізників, надаючи їм у різний спосіб відкрити чи приховану допомогу, то починаючи з 80 – х років минулого століття, намітилися явна тенденції відходу держав від зазначеної практики. Впровадження цієї ідеології було започатковано у США, де вперше відмовились від надання державної допомоги з метою загострення конкуренції поміж авіаперевізниками. При цьому існує дуже небезпечний ризик надмірної економії витрат, який потенційно може призвести до зниження безпеки авіаперевізника нижче задовільного рівня. Розвиток цієї ідеології призвів до фактичної відмови у

фінансуванні власних авіаперевізників з боку багатьох країн. Яскравим прикладом цього є фактична заборона фінансової підтримки авіаперевізників з боку країн ЄС та застосування цього принципу до авіакомпаній, які працюють на ринку повітряних перевезень ЄС. Зазначені тенденції не могли не призвести до якісних змін на світовому ринку авіаперевезень. Цей період відзначається низкою гучних банкрутств не тільки невеликих авіакомпаній, але й, в не далекому минулому, лідерів світового ринку авіаційних перевезень. Потужні світові авіаперевізники активно застосовують новітні форми комерційного співробітництва – багатосторонні інтерлайн угоди, угоди по спец – прорейтам, код – шерінгові угоди, які закладають правову основу для створення маркетингових, стратегічних та глобальних альянсів авіаперевізників. Останні роки є роками глобалістичних фінансових операцій, коли потужні авіакомпанії з різних регіонів світу скуповують контрольні пакети акцій іноземних авіаперевізників і де факто контролюють ринки інших країн, де юро залишаючи їх за іноземними авіаперевізниками, не зважаючи на положення існуючих міждержавних угод. З іншого боку відкриття ринків та розвиток регіонального співробітництва відкриває можливість відкритого демпінгування в сфері тарифної політики, чим вдало користуються лоу – кост авіаперевізники, які стрімко захоплюють динамічні сегменти ринків, наприклад ринку авіаперевезень в зоні країн ЄС [2].

З іншого боку, зазначені глобалізаційні тенденції окреслили нові вимоги до лібералізації ринків авіатранспортних послуг та нормативної бази міждержавних угод. Лібералізація на сучасному етапі охоплює не тільки два найпотужніших ринка авіаперевезень – Сполучених Штатів Америки та країн ЄС, але й стрімко поширюється в різноманітних регіонах світу. Саме в ці роки розроблені регіональні, багатосторонні та двосторонні угоди із значним розширенням обсягу змісту, відходом від традиційного інструментарію регулювання та переходом до моделі «відкритого неба» і лібералізації доступу на національні ринки міжнародних перевезень. При цьому знижується чи повністю усувається контроль за комерційними питаннями міжнародного авіаційного сполучення, такими як авіаційні свободи повітря, тарифи, ємність, частота виконання перевезень, пункти виконання перевезень. Суттєвих змін потерпає процедура призначення авіаперевізника на міжнародну авіалінію. Історично держави, як правило, не надавали права призначення на авіалінії авіаперевізникам, які не знаходяться в переважному володінні і під фактичним контролем держави чи її громадян. У результаті процесів глобалізації та лібералізації застосування критерію національного володіння і контролю ставали все більш недоречними. Багато перевізників вже не належать державі, а деякі передали контрольний пакет акцій громадянам власних країн. В деякі двосторонні угоди про повітряне сполучення були введені певні розширені критерії володіння авіаперевізниками і контролю за ними [3].

Отже глобалізація міжнародного повітряного транспорту є загальносвітовою тенденцією, яка з одного боку надає авіаперевізникам більше можливостей для розвитку комерційної діяльності, виходу на нові міжнародні ринки авіаперевезень, але з іншого боку налічує в собі багато загроз, починаючи з можливості втрати комерційного контролю за власним ринком авіаперевезень,

закінчуючи банкрутством та знищенням національних авіаперевізників внаслідок жорсткої конкуренції з боку фінансово потужних авіакомпаній членів глобальних альянсів авіаперевізників та лоу – кост авіакомпаній.

Література

1. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта: ICAO, Doc 9626. – Монреаль, 2004. – 220 с.
2. Бугайко Д.О. Фактори виникнення комерційних та економічних ризиків українських перевізників в умовах глобалізації ринку авіатransпортних послуг. / Д.О. Бугайко. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: збірник наукових праць: (випуск 20) – К.: НАУ. – 2008. – С. 37-43.
3. Всесвітня авіатransпортна конференція «Проблеми та можливості лібералізації» Монреаль, 24 – 29 березня 2003 року ATConf/5 – WP/50 5/2/03.

УДК 340.656(043.2)

Гусарєва О.С.,

к.ю.н.,

Національний авіаційний університет, м.Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ЮРИДИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНИХ ВІДНОСИН

З давніх часів особливе географічне розташування України обумовлювало її вигідне геополітичне та економічне становище на території європейського континенту. Свого часу Микола Костомаров, аналізуючи проблеми майбутності територіального устрою України та обґрунтовуючи інтегруючу роль України в Слов'янському союзі, наголошував на особливій ролі держави у якості мосту, зєднуючої ланки між державами Слов'янського союзу та Росії. [1].Сьогодні через територію нашої держави проходять основні транзитні потоки між Європою та Азією, а наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвинутої мережі залізниць та автомобільних доріг створює всі необхідні умови для переміщення великих обсягів транзиту вантажів.

Формування єдиної світової транспортної мережі, входження України до Світової організації торгівлі, необхідність розвитку і ефективного використання транзитного потенціалу країни обумовило прийняття у 2002 році Закону України “Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках” [3]. Метою Програми стало залучення додаткових надходжень до бюджетів усіх рівнів за рахунок збільшення обсягів транзитних перевезень пасажирів і вантажів через територію України. Подальша систематизація та адаптація транспортного законодавства, імплементація відповідних норм міжнародного права виявила ряд недоліків у правовому регулюванні транспортних відносин, зокрема й у сфері транзиту.

Серед основних проблем, які уповільнюють розвиток транзиту в Україні, слід назвати недоліки системи контролю вантажів на кордоні, високу вартість